平成17年函審第36号

漁船第十一萬漁丸防波堤衝突事件

第二審請求者　〔理事官喜多　保〕

言渡年月日　平成18年1月17日
審判庁　函館地方海難審判庁（西山烝一，弓田邦雄，野村昌志）
理事官　喜多　保
受審人　A
職名　第十一萬漁丸船長
海技免許　四級海技士（航海）（旧就業範囲）
受審人　B
職名　第十一萬漁丸機関長
海技免許　四級海技士（機関）（機関限定）
損害　船尾右舷側スリップウエイ凹損及び船尾燃料油タンクに破口
原因　可変ピッチプロペラ変節装置の電磁弁が作動不良となったことを機関室へ連絡を行わなかったこと，主機を緊急に停止しなかったこと

主　文

本件防波堤衝突は，可変ピッチプロペラの変節操作が不能となった際，機関室に不具合の連絡を行わなかったばかりか，主機を緊急に停止しなかったことによって発生したものである。

受審人Aを戒告する。

理　由

（海難の事実）

1　事件発生の年月日時刻及び場所

平成17年2月28日19時03分

北海道追直漁港

（北緯42度18.45分　東経140度58.22分）

2　船舶の要目等

⑴　要　目

船種船名　漁船第十一萬漁丸
総トン数　145トン
全長　34.92メートル
機関の種類　ディーゼル機関
出力　956キロワット

⑵　設備及び性能等

第十一萬漁丸（以下「萬漁丸」という。）は，昭和54年1月に進水した沖合底びき網漁業に従事する船首船橋型の鋼製漁船で，主機としてC社製の6Ｍ28ＥＸＢ型と称する過給機付4サイクル6シリンダ・ディーゼル機関を装備し，推進器には，D社製造のＣＰＥ－53ｄ型と称する可変ピッチプロペラ装置が備えられていた。

操舵室には，前部中央に操舵スタンド，その両側にレーダー各1台，右舷側に魚群探知機，左舷側に主機操縦スタンド，同室後部右舷側にＧＰＳプロッター2台が配置され，主

機操縦スタンドに，クラッチ嵌脱スイッチ，主機回転数制御ハンドル，変節切替スイッチ，変節ダイヤル，非追従式の前進及び後進用押ボタン，主機非常用停止ボタンが備えられ，そのほか，主機回転計，翼角指示計，クラッチ嵌脱，エンジンテレグラフ発信器などの各表示灯が設けられ，主機及び可変ピッチプロペラ変節の遠隔操作を行うことができるようになっていた。

可変ピッチプロペラ装置は，プロペラ，軸系，変節装置及び制御装置により構成され，変節装置に，電磁弁，油圧ポンプ，油圧シリンダ，シフタユニット，変節リンク及び変節軸が備えられており，電気式により電磁弁が操作されて油圧シリンダが作動するようになっていた。

変節の操作方法は，変節ダイヤル及びポータブルダイヤルによる自動追従式と押ボタンによる非追従式の3方式があり，その方式を変節切替スイッチにより選択するようになっており，萬漁丸では，通常，変節ダイヤルを使用して変節を行っていた。

変節ダイヤルを前進又は後進の翼角度に操作することにより，電磁弁の前進又は後進側コイルに電気信号が流れ，電磁弁が作動して油圧シリンダのピストンを動かし，シフタユニット，変節リンクを介して変節軸に伝えられ，所要の変節が行われると，追従発信器の作用により，電磁弁コイルへの電気信号が絶たれ，同シリンダのピストンが停止して変節が終了するようになっていた。

ところで，電磁弁は，油圧ポンプユニットの上に据え付けられており，その前進及び後進側コイルが，通常のビス4本で取り付けられていた。

3　追直漁港

追直漁港は，北海道室蘭市の北太平洋に面し，東護岸西端から西方に長さ230メートルの東防波堤，同防波堤南面に接するニラス岩南側から西方に延びる長さ300メートルの西防波堤，同防波堤の北西方にある島防波堤に囲まれ，港口が西方に開いていた。港奥の北側岸壁南西端には，狭い船溜まりがあり，法線が63度を向き長さ40メートルの通称西側船溜防波堤が築造されていた。

4　事実の経過

萬漁丸は，Ａ受審人及びＢ受審人ほか11人が乗り組み，沖合底びき網漁の目的で，船首2.2メートル船尾4.5メートルの喫水をもって，平成17年2月28日04時45分北海道追直漁港を発し，06時00分チキウ岬南東方沖合13海里の漁場に至って操業を開始し，すけとうだら約6トンを漁獲したのち，17時25分同岬南東方沖合15海里の漁場を発進し，所定の灯火を掲げて帰途に就いた。

Ａ受審人は，18時25分ごろ漁獲物の整理作業を終えて昇橋し，漁ろう長から船橋当直を引き継ぎ，機関を回転数毎分380にかけ，翼角16度の10.3ノットの対地速力（以下「速力」という。）で追直漁港の港口に向け北西進し，18時54分半西防波堤西端の西方沖合190メートルの地点に至ったとき，機関の回転数毎分370に下げて翼角10度の5.0ノットの速力とし，港内に向けて右転したが，入港時の投錨準備を行わなかった。

Ｂ受審人は，機関及び可変ピッチプロペラ装置などの保守管理に当たり，同16年6月に同装置のシフターなどの整備を行い，乗船以来，変節装置に不具合が発生したことがなく，取扱説明書にも電磁弁の点検について記載されていなかったこともあって，特に点検を行わないでいたところ，長年の振動により，前進側コイルの取り付けビス全部に緩みが生じていたものの，これに気付かなかった。

Ａ受審人は，漁ろう長を見張りに，通信士を主機及びプロペラ変節の操作に就け，自ら操

舵室左舷端で遠隔の手動操舵に当たり，18 時 57 分半追直港島防波堤南灯台（以下「島防波堤灯台」という。）から 076 度（真方位，以下同じ。）115 メートルの地点に達したとき，針路を港奥に向く 068 度に定め，5.0 ノットの速力で進行した。

18 時 58 分Ａ受審人は，島防波堤灯台から 073 度 180 メートルの地点に至ったとき，翼角を５度にするよう通信士に指示したところ，通信士から翼角が指示度数にならない旨の報告を受け，このころ電磁弁のスプールがたまたま後進の位置で固着したことと前進側コイルが外れそうな状態になったことで作動不良となり，変節操作が不能となったのを認めたが，そのうち変節装置が正常に戻るものと思い，機関室で当直中のＢ受審人に同装置の不具合を連絡せず，また，船体が危険な状況に陥らないよう，直ちに主機を緊急に停止することもなく，その後，2.5 ノットの速力となって続航した。

18 時 59 分少し前Ａ受審人は，島防波堤灯台から 072 度 255 メートルの地点に達したとき，プロペラの変節ができないまま，針路を着岸予定地点に向ける 060 度に転じ，同一の速力で進行していたところ，19 時 01 分後進が掛かった。

19 時 01 分少し過ぎ萬漁丸は，島防波堤灯台から 067 度 425 メートルの地点に至ったとき，後進翼角が 12 度となり，前進行きあしがなくなって船体が停止し，その後，西側船溜まりに向かって後進を始めた。

Ａ受審人は，漁ろう長とともに，変節ダイヤルの操作を繰り返していたものの，依然，変節操作が不能となったまま，正常に戻らず，事態が危険な状況に向かっていることを認め，ようやく甲板上にいた乗組員に機関長に連絡するよう指示したが，不具合の内容を伝えなかったことから，適切な情報が伝わらないでいるうち，萬漁丸は，後進のまま続航し，19 時 03 分島防波堤灯台から 065 度 285 メートルの西側船溜防波堤先端に，船首が 100 度を向いた右舷船尾端が衝突した。

一方，Ｂ受審人は，漁獲物の整理作業を終えたあと，機関室で主機などの点検を終えて待機中，19 時 01 分半ごろ甲板長に続き一等機関士があわてた様子で同室に降りてきたことから，不審に思って機関操縦位置付近の翼角指示計を見たところ，翼角が後進最大の 12 度になっているのを認め，後進状態が通常より長く続いていたので，どうしたのかと思っているうち衝突の衝撃を感じた。

当時，天候は晴で風はほとんどなく，潮候は下げ潮の初期であった。

衝突後，Ｂ受審人は，直ちに変節操作を機関室に切り替え，前進用押ボタンを押したが翼角が前進位置にならず，電磁弁を点検したところ，前進側コイルのビスが全部緩んで同コイルが外れそうな状態となっているのを認め，ビスを締め直して変節装置を作動できる状態に仮復旧した。

衝突の結果，船尾右舷側スリップウエイに凹損及び船尾燃料油タンクに破口を生じたが，のち修理され，電磁弁も新替された。また，同タンクから燃料油が海上に流出した。

（本件発生に至る事由）

1　投錨準備を行っていなかったこと

2　変節装置の電磁弁が作動不良となって変節操作が不能になったこと

3　機関室に変節装置不具合の連絡を行わなかったこと

4　主機を緊急に停止しなかったこと

（原因の考察）

本件は，プロペラの変節操作が不能となった際，機関室に不具合を連絡していれば，衝突後，当直中の機関長が，わずかな時間で電磁弁の不具合箇所を発見して復旧できたことから，防波堤との衝突を回避できたものと認められる。また，主機を停止し，不具合箇所を点検していれば，その後，変節操作が不能のまま後進を続けることもなかったと推認されるので，衝突を回避できたものと認められる。

したがって，Ａ受審人が，機関室に不具合を連絡しなかったこと及び主機を緊急に停止しなかったことは，本件発生の原因となる。

変節操作が不能となったのは，電磁弁が作動不良になったことに原因があるが，これは，電磁弁スプールにたまたま噛じりが発生したことと，同弁の前進側コイルの取り付けビスが，長年の振動などで緩んで同コイルが外れそうな状態になったこととによるが，電磁弁が故障することは，通常予期し得ず，また，取扱説明書にも，定期的に点検を行うよう記載されていないことから，電磁弁の点検不十分を原因として摘示するのは相当でない。

次に，萬漁丸では，以前から入港時に投錨準備を行ったことがなく，また，錨は１個のみで，船首部の格納台に納められていたので，投錨に 15 ないし 30 分かかり，緊急を要するときには間に合わなかった。投錨準備を行わなかったことは，本件と相当な因果関係があると認められないので，本件発生の原因とするまでもない。しかしながら，このことは海難防止の観点から是正されるべき事項である。

（海難の原因）

本件防波堤衝突は，夜間，北海道追直漁港に入航中，可変ピッチプロペラ変節装置の電磁弁が作動不良になったことにより，変節操作が不能となった際，機関室に不具合の連絡を行わなかったばかりか，主機を緊急に停止せず，防波堤に向かって後進のまま進行したことによって発生したものである。

（受審人の所為）

Ａ受審人は，夜間，北海道追直漁港に着岸の目的で入航中，可変ピッチプロペラの変節操作が不能となったのを認めた場合，船体が危険な状況に陥らないよう，主機を緊急に停止すべき注意義務があった。しかし，同受審人は，そのうち変節装置が正常に戻るものと思い，主機を緊急に停止しなかった職務上の過失により，同装置が正常な状態に戻らないまま，後進となって進行して防波堤との衝突を招き，船尾右舷側スリップウエイに凹損及び船尾燃料油タンクに破口を生じさせ，燃料油を流出させるに至った。

以上のＡ受審人の所為に対しては，海難審判法第４条第２項の規定により，同法第５条第１項第３号を適用して同人を戒告する。

Ｂ受審人の所為は，本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

参考図

北海道
室蘭市
追直漁港
北太平洋
東防波堤
西防波堤
島防波堤
ニラス岩
第十一萬漁丸
追直港島防波堤南灯台
第十一萬漁丸
（145t）
[17.2.28.1903]
500メートル
0
250
500